

# NOTAS HISTÓRICAS Y GEOGRÁFICAS

## **Artículos**

**GÉNESIS Y DESARROLLO DE UNA POLÍTICA FERROVIARIA: ANTECEDENTES Y  
OPINIONES SOBRE LA CONSTRUCCIÓN DE FERROCARRILES EN EL VALLE  
CENTRAL DEL CHILE A MEDIADOS DEL SIGLO XIX.**

GENESIS AND DEVELOPMENT OF A RAILWAY POLICY: BACKGROUND AND  
OPINIONS ON THE CONSTRUCTION OF RAILWAYS IN THE CENTRAL VALLEY OF  
CHILE IN THE MID-19TH CENTURY.

**Carlos Sottorff Neculhueque**

Universidad de Santiago de Chile

*carlos.sottorff@usach.cl*

Recibido el 20 de febrero de 2020

Aceptado el 10 de mayo de 2020

**RESUMEN**

Hacia finales de la década de 1840, se comenzó en Chile a discutir en las altas esferas públicas como privadas, sobre la instalación de tendidos ferroviarios en la zona central del país y, sus potenciales efectos sobre el aparato productivo y el sistema comercial. A partir de estas expectativas, se expusieron diversas opiniones, ideas y juicios, tanto a favor como en contra del ferrocarril. Fue, en el Congreso Nacional, la instancia en donde se desarrollaron los debates y las discusiones, que finalmente se convirtieron en el marco jurídico-administrativo que rigió los futuros proyectos ferrocarrileros del valle central chileno. En este sentido, y producto de que no hubo un único juicio que primó acerca del ferrocarril, el objetivo de este trabajo es constituirse en una aproximación a las opiniones que se señalaron en torno al tema en discusión para mediados del siglo XIX. La base documental corresponde a las Actas del Congreso Nacional, desde donde se obtuvieron las exposiciones hechas por distintos parlamentarios, y que fueron complementadas por memorias e informes ministeriales que dieron cuenta de los contextos en que se desarrolló la génesis de la política ferroviaria.

**Palabras claves:** ferrocarril, política, Congreso Nacional, progreso.

**ABSTRACT**

Towards the end of the 1840s, Chile began to discuss in the high public and private spheres, about the installation of railway lines in the central area of the country and its potential effects on the productive apparatus and the commercial system. From the possible expectations, various opinions, ideas and judgments were presented, both in favor and against the railroad. It was, in the National Congress, the instance where debates and discussions took place, which finally became the legal-administrative framework that governed the future railway projects of the Chilean central valley. In this sense, and as a result of which there was not a single trial that prevailed over the railroad, the objective of this work is to be an approximation to the feelings that were pointed out around the subject under discussion by the mid-19th century. The documentary base corresponds to the Proceedings of the National Congress, from where the expositions made by different parliamentarians were obtained, and which were complemented by memoirs and ministerial reports that gave account of the contexts in which the genesis of the railway policy was developed.

**Keywords:** railroad, politics, National Congress, progress.

Para citar este artículo:

**Sottorff Neculhueque, Carlos, "Génesis y desarrollo de una política ferroviaria: antecedentes y opiniones sobre la construcción de ferrocarriles en el valle central del Chile a mediados del siglo XIX". *Revista Notas Históricas y Geográficas*, 24, enero - junio, 2020: pp. 54 - 97**

## 1. INTRODUCCIÓN<sup>1</sup>

A mediados del siglo XIX, Gran Bretaña vivió un episodio de construcción ferroviaria conocido como la “railwaymania”<sup>2</sup>, y es plausible postular que, en Chile, con todas las prevenciones propias de los ejercicios comparativos observados, se experimentó una coyuntura equivalente, que se prolongó hasta 1863, años más años menos<sup>3</sup>. El impacto de esta innovación técnica fue tal, que se consolidó en diversos puntos del planeta como el principal medio de transportes terrestre por décadas, acortando los tiempos de traslados y propiciando la baja de los precios del costo de traslados de mercancías y personas<sup>4</sup>. Producto de lo anterior, los sistemas de ferrocarriles monopolizaron el transporte, lo que en diversas escalas provocó cambios y transformaciones en las áreas en que estos se desplegaron, siendo la segunda mitad del siglo XIX la era de la expansión ferroviaria<sup>5</sup>, a nivel global como también en América Latina.

En el caso de Chile, el episodio se manifestó especialmente en los debates acerca de los probables beneficios de la construcción de ferrocarriles, acerca de su propiedad, financiamiento y gestión. Tanto en Chile como en la región, la construcción ferroviaria y su posterior puesta en funciones, significó un desafío novedoso para las esferas públicas y privadas, dada la ausencia de una experiencia

---

<sup>1</sup> Este trabajo es producto de una investigación mayor titulada “La construcción ferroviaria y la transformación urbana y social de Santiago poniente, 1855-1897”, que sirvió para obtener el grado de Doctor en Historia (Universidad de Santiago de Chile) en el año 2019.

<sup>2</sup>F. G. Campbell, *The Railway Mania: Not so Great Expectations?*. (Belfast: Queen’s University. Belfast. 2010). Revisar capítulo I.

<sup>3</sup> Según el censo de 1865, hasta ese año en la zona central del país se habían construido 312 km. de líneas, o 24 km. por año. Censo de la República de Chile levantado el 19 de abril de 1865. Imprenta Nacional. Santiago, 1866: p. 331.

<sup>4</sup> Sandra Kuntz, coord., *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*. (México: El Colegio de México. México, 2015), 9.

<sup>5</sup> Ídem. 12.

previa en los ámbitos tecnológicos, económicos y sociales. Esto, sin embargo, no fue impedimento para el arribo del ferrocarril al país<sup>6</sup>.

La génesis de las discusiones se verificó en espacios de la política, en particular en el Congreso Nacional, en la prensa y en los nóveles ámbitos de la educación superior. A través de los años, el contenido de las temáticas a discutir se modificó según las necesidades y las situaciones que surgieron. En este sentido, un punto central en la conformación de esta política estuvo centrado en los marcos jurídico-administrativos, dentro de los cuales las empresas ferroviarias debieron regirse. Aunque con el paso de los años, el foco de atención de los poderes Ejecutivo y Legislativo se reorientó principalmente en el rol que debió jugar el Estado en la promoción, construcción y administración de las líneas de ferrocarril.

Es así como en los inicios de las discusiones sobre ferrocarriles, la premisa que dominó los debates fue que el Estado debió mantenerse ajeno al devenir de las empresas, aunque éste participó como accionista importante en la constitución de estas. Escenario que cambió radicalmente, debido al fracaso en la conclusión del trayecto que debió unir Valparaíso con Santiago. Por tanto, la hipótesis que orienta esta investigación busca establecer la predominancia de la temática de índole económica en los debates y discusiones parlamentarias, ocurridas a mediados del siglo XIX, y que tuvieron relación con el establecimiento de proyectos ferroviarios en la zona central del país, independientemente del papel que le cupo al Fisco, ya que se consideró a éste medio de transportes, como una de las herramientas fundamentales para iniciar y consolidar el anhelo modernizador de la elite chilena.

Debido a que los juicios y posturas ante el ferrocarril estuvieron lejos de ser uniformes o unánimes, este trabajo busca dar cuenta no sólo de esos debates y de las decisiones políticas adoptadas una vez logrados los consensos, sino también acerca de la idea misma de dotar a la zona central del país con el servicio ferroviario. El relato cubre un período acotado en el tiempo, desde 1847 a 1858, pero pleno de

---

<sup>6</sup> Guillermo Guajardo, *Tecnología, Estado y Ferrocarriles en Chile: 1850-1950*, (México: Fundación de los Ferrocarriles Españoles-Universidad Nacional Autónoma de México, 2007), 11; Guillermo Guajardo, "Infraestructura y movilidad: una reflexión histórica comparativa entre Chile y México, 1840-1980", *Revista de Historia y Geografía* 30 (2014): 155-165.

reflexiones y pronunciamientos acerca del nuevo medio de transporte. Por tanto, el objetivo de este estudio busca analizar las diversas opiniones e ideas que se expusieron y debatieron para la materializar una política ferroviaria, teniendo como eje central los proyectos ferroviarios que terminaron uniendo al Valparaíso y Santiago y, a la capital con la ciudad de Talca, al sur de la capital.

Además de la problemática anterior, en lo que hubo casi un juicio unánime de la esfera política fue en los potenciales beneficios que el ferrocarril representó para las naciones, relacionando su instalación con el progreso y despegue de la economía y la actividad productiva y el mejoramiento de la conectividad de los territorios. Su materialización arrastró un tópico aún mayor, que suele quedar omitido en los análisis acerca de su impacto de manera lineal. Esto es lo que la autora mexicana Sandra Kuntz denominó el ciclo de la transferencia de tecnología, plano en el cual se relacionaron dos economías, que, en el caso de América latina, vinculó a esta región con la industrializada y rica área de Europa noroccidental y Estados Unidos.

El problema estuvo en la asimétrica relación entre dos tipos de economías, una rica y desarrollada, la otra, pobre y dependiente. En este escenario, el arribo del ferrocarril y todo lo que ello involucró, exigió no sólo la transferencia de nuevas técnicas, sino que además requirió de material rodante, recursos financieros, capital humano y nuevas formas empresariales<sup>7</sup>. Al no existir todos o gran parte de estos recursos, los cuales no fueron determinantes, igualmente se construyeron líneas férreas en esta región, generándose un contexto en donde, un elemento tecnológico y moderno se desarrolló en un ambiente atrasado y carente de la racionalidad y modernidad común del hemisferio Norte. Por tanto, se obligó a una adaptación del ferrocarril a condiciones muy disimiles de las que éste surgió<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> Sandra Kuntz, *Empresa extranjera y mercado interno. El Ferrocarril Central Mexicano, 1880-1907*, (México: El Colegio de México, 1995), 17.

<sup>8</sup>Robert B. Oppenheimer, "Chilean transportation development: The railroads and Socio-economic change in the Central Valley, 1840-1885", (Tesis doctoral, University of California Los Angeles, 1976), 5-6. Para este autor, el centro de la discusión en Chile, jamás radicó en el verdadero impacto que potencialmente traería el ferrocarril a la sociedad, sino el foco de atención de los políticos estuvo únicamente puesto en el costo-beneficio, y no en proceso de transformación tecnológica que significó en sí el ferrocarril.

No se trató única y exclusivamente de niveles de ingreso o aspectos materiales de las naciones, sino que es preciso entender que *“el ferrocarril no aparece en los países atrasados como una pieza de un proceso acumulativo de desarrollo tecnológico, sino como la adopción de un recurso muy adelantado respecto a las condiciones socioeconómicas prevalecientes”*<sup>9</sup>, en especial en el caso de los países latinoamericanos. Lo que de ninguna manera fue un desaliento para los grupos gobernantes, en cuanto a su percepción y expectativas sobre el ferrocarril, que lo proyectó como la herramienta fundamental para lograr el anhelado progreso (o modernización).

En base a esta idea, los grupos dirigentes creyeron cada vez más en la idea de que el ferrocarril impulsaría a todo el resto de las actividades económicas, apostando por el sentido del desarrollo unidireccional, olvidando o marginando de este espíritu las verdaderas realidades (sean económicas, productivas o sociales) y pujando fuertemente en búsqueda del objetivo principal: el despegue económico<sup>10</sup>. Existió, por ende, una concepción predeterminada acerca de los impactos que pudo generar este medio de transporte, situación que no fue excepcional, ya que, en los países atrasados, se levantó una expectativa teleológica acerca del sentido de progreso y sus instrumentos. Siguiendo las ideas del filósofo Robert Nisbet, las élites consideraron que la tecnología y sus adelantos fueron algunas de las plataformas esenciales para lograr la anhelada modernización, dejando atrás los atavismos del pasado y, constituyendo un camino hacia el futuro de manera lineal. Marcada profundamente por el darwinismo del siglo XIX, la idea de progreso contrastó, según Nisbet, un pasado primitivo y bárbaro con el brillante y moderno futuro<sup>11</sup>.

Así, al no reconocer los particulares contextos locales, los grupos dirigentes olvidaron no sólo la carencia de elementos fundamentales para fomentar la inversión y generación de capitales, sino que además omitieron la absoluta ausencia de un

---

<sup>9</sup> Oppenheimer. 7.

<sup>10</sup> Kuntz, Empresa..., 18.

<sup>11</sup> Robert Nisbet, Historia de la idea de progreso, (Barcelona: Gedisa Editorial, 1998), 19 y ss.

sistema integrado de los distintos planos productivos<sup>12</sup>. En este sentido, se decidió, primeramente, en instalar el ferrocarril y posteriormente, se buscó la generación de un circuito económico virtuoso que ofreciese reales y verdaderas oportunidades, tal como sucedía en Europa y Estados Unidos.

En Chile, a mediados del siglo XIX se despertó el interés por el ferrocarril, como símbolo del progreso y de oportunidades, por lo cual, como en otros casos regionales, antes de considerar sus potenciales efectos en la economía local, este medio de transporte se fue perfilando como un tema importante a la hora de las discusiones políticas y públicas.

Además del plano productivo, el ferrocarril fue visto y pensado como una herramienta de consolidación de la autoridad estatal en el territorio<sup>13</sup>. De esta forma, tanto el espíritu y concreción de los proyectos ferroviarios como el “diseño de las líneas, el origen de los recursos para construirlas y el papel del gobierno [...] se convirtieron tempranamente en cuestiones de interés general”<sup>14</sup>. Ubicándose como un problema nacional, fue preciso comenzar a discutir la real necesidad que Chile tuvo de un ferrocarril en la zona central, los costos (directos y marginales), potencialidades y beneficios y la forma de llevar a cabo su eventual materialización.

Un análisis acerca del devenir y el impacto del ferrocarril en una sociedad debe ir más allá de entender que “*la implantación de la tecnología ferroviaria [se reduce únicamente] al tendido de rieles entre dos puntos*”<sup>15</sup>. El énfasis debe descansar sobre un amplio arco de posibilidades, las cuales deben permitir una aproximación profunda y dividida en los múltiples impactos que el ferrocarril generó en sociedades tradiciones y dependientes, como la chilena<sup>16</sup>.

---

<sup>12</sup>Jorge Schvaezer y Teresita Gómez, La primera gran empresa de los argentinos. El ferrocarril del oeste, (Buenos Aires: Fondo de cultura económica, 2006), 11-12.

<sup>13</sup>Luis Ortega, “La política, las finanzas públicas y la construcción territorial. Chile 1830-1887. Ensayo de interpretación”, Revista Universum, 25, Volumen 1(2010), 140-150.

<sup>14</sup>Kuntz, Empresa..., 19-20.

<sup>15</sup>Sandra Kuntz y Priscilla Connolly, coord., Ferrocarriles y obras públicas, (México: Instituto Mora-El Colegio de Michoacán-El Colegio de México-Instituto de Investigaciones Históricas Universidad Nacional Autónoma de México, 1999), 21.

<sup>16</sup>Kuntz y Connolly, 21-22.

Metodológicamente, se optó por estudiar esta problemática desde una óptica vinculada a la historia económica. En su mayoría, las fuentes compulsadas contienen información relacionada con las expectativas comerciales y productivas que generó la instalación de tendidos ferroviarios. Estas implicaciones, además, se entrelazaron con otras situaciones particulares de las naciones latinoamericanas, como lo fueron la carencia de expeditas y buenas vías de comunicación, los potenciales impactos en los sistemas productivos, o bien, y quizá el punto central del debate político, el rol del Estado y los costos económicos que tuvieron los ferrocarriles, por ejemplo. Sin embargo, lo anterior no significa que no se puedan estudiar otros ámbitos relacionados con el ferrocarril, a pesar del predominio de los problemas económicos en los documentos, informes, noticias y debates de mediados del siglo XIX. Incluso, para otras épocas y otros problemas acerca del devenir del ferrocarril en el país, la ausencia de fuentes no deja de ser una dificultad que se debe saber sortear debido a una multiplicidad de situaciones, entre las cuales las “purgas” de materiales fueron una (mala) costumbre en el siglo pasado<sup>17</sup>.

Acercas del tipo de fuentes utilizadas en esta investigación, son mayoritariamente de origen oficial<sup>18</sup>, basando la indagatoria en dos reservorios puntuales. La primera, y la que más información permitió recabar, son las Actas del Congreso Nacional, tanto para el Senado como para la Cámara de Diputados, entre 1847 y 1858. Aquellas serán el pilar documental del trabajo, ya que, en ellas, es posible encontrar la denominada historia de la ley. Esto es que, en cada proyecto de ley que fue sometido a discusión en las cámaras, quedó el número y fecha de cada sesión y el nombre de cada parlamentario que participó en el debate legislativo. Así, conocer las posturas e ideas que se sucedieron en torno a los proyectos ferroviarios es posible. La segunda, tuvo que ver con comunicaciones y documentos emanados desde el poder Ejecutivo, y análisis de las memorias de diferentes años que el Ministro del Interior presentó al Congreso Nacional, los cuales permiten coleccionar y

---

<sup>17</sup> Guillermo Guajardo, “Evadiendo la historia. Los archivos de los Ferrocarriles del Estado”, *Revista Tiempo Histórico* 18, (Enero-junio 2019), 37-57.

<sup>18</sup> Entiéndase por ello, los poderes Ejecutivo y Legislativo. Una buena puntualización acerca de esta problemática, en Rafael Sagredo, *Fuentes para la historia de los ferrocarriles del Estado. Chile, siglo XIX*, (Santiago: Informe de proyecto FONDECYT n°1990575, 1999).

poner en perspectiva la opinión de los personeros del poder Ejecutivo, que en determinadas ocasiones, fueron complementarias u opuestas a las opiniones emanadas desde el Legislativo.

## **2. EL FERROCARRIL Y EL PROYECTO MODERNIZADOR DE LA ELITE CHILENA**

El país desarrolló tempranamente interés en los ferrocarriles y fue a través de la iniciativa privada que se constituyó y materializó una sociedad para construir la primera línea férrea de la república, que unió al puerto de Caldera con Copiapó, en el año 1851. Paralelamente, otro grupo de inversionistas privados comenzó a proyectar una línea entre Valparaíso y la capital, que permitió sacar los productos de los valles con mayor fluidez, menor tiempo y costo en el transporte, pero fue finalmente el Estado quien concluyó el trazado ferroviario que unió al principal puerto con la capital en 1863<sup>19</sup>. Desde los inicios de la década de 1840 y en las siguientes, el país presentó un gradual desarrollo de su infraestructura de transportes y de comunicaciones, construyéndose o mejorando notoriamente los caminos y puentes, en especial aquellos cercanos a la capital y a Valparaíso<sup>20</sup>. Así, con una economía esencialmente exportadora, la demanda por mejores caminos y vías de comunicación fue cada vez más fundamental para la conexión con el comercio internacional, y bajo este contexto de expansión y demanda, el ferrocarril emergió como la máxima obra, necesaria para responder a los requerimientos internacionales<sup>21</sup>.

La elite gobernante, que hacia el tercer cuarto del siglo XIX consolidó las bases institucionales del sistema político a partir de dos pilares, el orden y el

---

<sup>19</sup> Luis Ortega, "El proceso de industrialización en Chile, 1850-1930", *Revista Historia* 26, (1991-1992), 213-246.

<sup>20</sup> Arnold J. Bauer, *La sociedad rural chilena. Desde la conquista española a nuestros días*, (Santiago: Editorial Andrés Bello, 1994), 47.

<sup>21</sup> Carlos Hurtado Ruiz-Tagle, *Concentración de población y desarrollo económico. El caso chileno*, (Santiago: Universidad de Chile. Instituto de Economía, 1966), 55; Luis Ortega. "Acerca de los orígenes de la industrialización chilena, 1860-1879". *Nueva Historia. Revista de Historia de Chile* 2 (1981): 3-54.

progreso<sup>22</sup>, fue el grupo que impulsó la construcción ferroviaria, tanto desde las esferas privada o pública. Sobre aquella base se levantaron proyectos de gran envergadura, dirigidos a asegurar para la elite el control de la economía, la sociedad, la política y la cultura de la nación<sup>23</sup>. A pesar del objetivo pretendido, el proyecto de la elite no logró sortear aquellos bemoles crónicos de las naciones atrasadas, sino que la opción que abrazaron sus creadores fue más bien contradictoria, dado el reforzamiento de las viejas estructuras legadas del pasado colonial, potenciándolas y reorientándolas según el caso<sup>24</sup>.

De igual manera, se generaron ciertas condiciones esenciales para un sistema fabril, que acompañado de la ciencia y de un mayor grado de participación ciudadana, “*eran las fuerzas que desde los puntos de vista económico, intelectual y político caracterizaban la evolución de las sociedades en camino hacia la modernidad*”<sup>25</sup>.

Una sociedad moderna, debió ser vista como un grupo en el cual estuvieron presentes las clases sociales, las cuales y según la experiencia en el mundo industrializado, se encontraban en una constante y mutua oposición<sup>26</sup>. En el caso chileno, al igual que el resto de las naciones latinoamericanas, un aspecto esencialmente atávico se encontró en las relaciones de producción<sup>27</sup>.

En base a este contexto regional y nacional, la elite en general y el Partido Conservador en particular, buscaron la manera de materializar el lema del “orden y progreso”, ubicándolo como el objetivo esencial de su proyecto político y social nacional. Este éxito, se basó en una fuerte y duradera tradición constitucionalista y autoritaria, los pilares en donde la dirigencia conservadora se apoyó durante décadas

---

<sup>22</sup> Luis Ortega, Chile en ruta al capitalismo. Cambio, euforia y depresión, 1850-1880, (Santiago: DIBAM-LOM, 2005), 25.

<sup>23</sup> Marcello Carmagnani, Estado y sociedad en América latina, 1850-1930, (Barcelona: Editorial Crítica, 1984), 9.

<sup>24</sup> Carmagnani, 9-10.

<sup>25</sup> Ortega. Chile en ruta..., p. 27.

<sup>26</sup> Paul Mantoux, The Industrial Revolution in the Eighteenth Century. An Outline of the Beginnings of the Modern Factory System in England, (New York. Harper Torchbooks, 1961), 476 y ss.

<sup>27</sup> Ortega. Chile en ruta..., 34; Carmagnani, 34.

para darle estabilidad al país<sup>28</sup>. Según la doctrina conservadora, el concepto del progreso se vinculaba al deseo de la elite dirigente por modernizar algunos aspectos de la nación, pero no el conjunto del país<sup>29</sup>.

Para lograr el ansiado progreso, la condicionante del orden fue necesaria al interior del modelo ideológico pelucón, en el cual como señaló Collier, “no [se] excluía de ninguna manera la idea de la libertad, pero la libertad era esencialmente dependiente de la existencia de una estructura de orden público”<sup>30</sup>. Una vez asegurado el orden, el paso hacia el progreso se podría dar a razón de los objetivos que la propia elite estimó convenientes, siempre y cuando estos objetivos no pusieran en riesgo la concentración del poder, que estaba en sus manos<sup>31</sup>.

Y en el plano interno, ¿Dónde se pueden ubicar los resultados de esta búsqueda del progreso que el partido pelucón persiguió? Considerando la ampliación de las redes del comercio internacional, las autoridades pusieron el énfasis en la una primera etapa en el mejoramiento de las redes viales, lo que permitió en cierta medida mejores comunicaciones, pero que vieron un cambio radical con el advenimiento del ferrocarril en la zona central del país, con la construcción y culminación de los trabajos de la línea Valparaíso-Santiago en 1863<sup>32</sup>. Tal fue el interés por el progreso, que el presidente Manuel Montt, en 1851, señaló: *“la cuestión política ha concluido, el país [re]quiere...ocuparse en cosas serias, en ferrocarriles, en reformas; en una palabra, en intereses materiales, que son los únicos que hacen la felicidad de las naciones”*<sup>33</sup>.

---

<sup>28</sup>Simon Collier, “Conservantismo chileno, 1830-1860. Temas e imágenes”, Nueva Historia. Revista de Historia de Chile 7, (1983), 143-163.

<sup>29</sup>Ídem.

<sup>30</sup>Collier, “Conservantismo...”; Simon Collier, “Gobierno y sociedad en Chile durante la República Conservadora, 1830-1865”, Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani, Tercera serie, Primer semestre (1989), 115-126.

<sup>31</sup>Ortega. Chile en ruta..., 25-28.

<sup>32</sup>Simon Collier, Chile: la construcción de una república, 1830-1865. Políticas e ideas, segunda edición, (Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile, 2008), 37.

<sup>33</sup>Collier, “Conservantismo. Collier. Chile..., 154.

Cabe destacar que gran parte de los cambios ocurridos con posterioridad a 1850, “en la estructura de la sociedad chilena están de uno u otro modo estrechamente ligados al desarrollo del ferrocarril”<sup>34</sup>. En este aspecto, la elite estuvo dispuesta a dar algunos pasos, pero siempre y cuando ello no se tradujera en un cambio profundo que modificara las tradicionales bases del control social, político y económico<sup>35</sup>.

Sobre sí el Estado fue un promotor de aquella política modernizadora, es imperativo establecer un análisis de ello, considerando que estuvo administrado y conducido por la elite, fue un instrumento de aquel grupo social, acomodándolo en cuanto a la implementación de su propio diseño de la sociedad. Paralelamente, en cuanto a la construcción de tendidos ferroviarios, fue un activo promotor, considerando los derroteros que tuvieron los ferrocarriles en Chile desde mediados del siglo XIX.

Como se señaló, la modernización no fue amplia ni horizontal, sino que producto del grupo dirigente en cuanto Chile se hizo parte del sistema capitalista mundial. Desde una óptica más amplia, esta modernización conllevó y articuló ciertos factores que fueron a contrapelo con el orden tradicional imperante, generándose así tensiones al interior de la sociedad, las que más tarde se vieron favorecidos desde “la combinación del desarrollo económico, las comunicaciones eficaces y la administración pública”<sup>36</sup>.

### **3. LA CLASE POLÍTICA Y SU VISIÓN ACERCA DEL FERROCARRIL Y SU RELACIÓN CON EL PROGRESO NACIONAL.**

Desde la década de 1840, el ferrocarril fue un tema sobre el cual se comenzó a discutir en las altas esferas de decisión del país. Tanto en el poder Ejecutivo y como en el Legislativo, se desarrollaron debates y opiniones acerca de este medio de transportes. Durante la administración del Presidente Bulnes, se consideró la idea de entregar un privilegio exclusivo de cien años sobre la explotación del ferrocarril que

---

<sup>34</sup> Hurtado, 63.

<sup>35</sup> Ortega. Chile en ruta..., 27.

<sup>36</sup> Eric J. Hobsbawm, Bandidos, (Barcelona: Crítica, 2003), 35.

se construyera entre Santiago y Valparaíso<sup>37</sup>. Pudiendo parecer una exageración por el plazo de tiempo, ello fue entendible, debido a la inexperiencia y desconocimiento acerca de los procesos de construcción de vías férreas. Incluso Barros Arana, destacó que de parte de sectores opositores a la idea de un ferrocarril, más allá de excesivo plazo (sin exponer razones congruentes al respecto), el argumento mayoritario se basó en el costo oneroso para la hacienda pública y que en realidad Chile no necesitaba ferrocarriles y que si llegaba a construirse uno, “*él traería grandes perjuicios a la industria nacional*”<sup>38</sup>.

A partir de los argumentos contrarios sobre el ferrocarril citados por Barros Arana, comenzó a sucederse un conjunto de discursos e ideas, propias de un sector de la sociedad y de las autoridades que tuvieron una visión más bien reducida e incompleta del real potencial que el ferrocarril pudo significar para el crecimiento de la economía y la transformación de la sociedad. En este sentido, y al igual que como ocurrió con la discusión por la Ordenanza de caminos, Puentes y Calzadas de 1842, el centro del debate, al igual que con el ferrocarril, se situó en los costos y no en los beneficios. Otras de las críticas tuvieron que ver, primero: en que la mayoría de los proyectos camineros se ubicaron entre las provincias de Valparaíso y Santiago, dejando marginadas casi en lo absoluto al resto de los territorios; segundo: y quizá la de mayor peso, fue que sumado al costo oneroso de la construcción y arreglo de caminos, esto se veía entorpecido por la falta de personal pertinente el país para tales funciones, los que se traducían en un constante flujo de gastos de parte del poder Ejecutivo<sup>39</sup>.

En ambos casos, se pudo observar la crítica económica a los proyectos, dejando al margen la generación de mejoras y adelantos para la nación, en una época en la cual la economía chilena generó positivas expectativas para la incorporación de

---

<sup>37</sup>Diego Barros Arana, *Un decenio de la historia de Chile, 1841-1851*, tomo segundo, (Santiago: Instituto de Historia, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2003), 29.

<sup>38</sup>Ídem.

<sup>39</sup> Oppenheimer, 61-63.; María Carolina Sanhueza, *Por los caminos del valle central de Chile. El sistema vial entre los ríos Maipo y Mataquito, 1790-1860*, (Santiago: DIBAM, 2018), especialmente capítulos I y II.

adelantos técnicos<sup>40</sup>. El sentido del proceso de modernización se circunscribió a determinadas actividades y sectores productivos<sup>41</sup>. Es preciso, por lo tanto, analizar el arco de opiniones que se desarrollaron alrededor del tema ferroviario, en particular aquellas que propugnaban su materialización, debido a que aquello era pertinente con otra idea clave de mediados del siglo XIX: el progreso.

Cabe señalar, que la visión que se tenía en el país y en el mundo Noratlántico acerca de la modernidad, era que el progreso estaba ligado a una noción evolutiva permanente (darwinista), lineal e irrefrenable. Para la elite, *“el progreso era la clave de sus tiempos. Este concepto fue asimilado dentro del panorama político local desde la independencia, con un espíritu de futuro positivo y brillante”*<sup>42</sup>. Además, se debe considerar que el proceso de modernización no sólo se basó en ideas abstractas, sino que exigió y desarrolló muestras tangibles y avances materiales, como lo fue en el caso del ferrocarril, la navegación a vapor y el telégrafo.

Fue aquel medio de transportes el encargado de empujar a la sociedad hacia un destino de bonanza y crecimiento, tal como lo expresaron comerciantes de Santiago y Valparaíso, quienes apoyaron el proyecto ferroviario, en el sentido de que *“las mercaderías y productos podrían gozar de un medio de transporte rápido, seguro y más económico, similares a los del ferrocarril de Copiapó”*<sup>43</sup>.

En este escenario, se comenzó a analizar la idea de una política sobre los ferrocarriles, considerando los aspectos jurídicos, administrativos, tarifarios, técnicos y de funcionamiento, entendiéndose la idea de política ferroviaria como la labor emprendida desde el poder del Estado para elaborar una política pública como una acción racional del gobierno que fija fines y propone y dispone de medios para

---

<sup>40</sup>Julio Pinto y Luis Ortega, *Expansión minera y desarrollo industrial: un caso de crecimiento asociado*, Chile: 1850-1914, (Santiago: Departamento de Historia. Universidad de Santiago de Chile, 1990), capítulos I y II.

<sup>41</sup>Simon Collier, *Desde la independencia hasta la guerra del Pacífico*. En Leslie Bethell, ed., *Chile. Desde la independencia*, (Santiago: Ediciones de la Universidad Católica Silva Henríquez, 2009), 9-45.

<sup>42</sup>Collier. *Chile...*, 152.

<sup>43</sup>Oppenheimer, 79.

alcanzarlos<sup>44</sup>. Desde mediados de la década de 1840 es posible identificar esta política en cuanto a la elaboración de un marco jurídico que reguló y limitó en una primera etapa la manera de constituir las empresas a cargo de las líneas, la uniformidad en cuanto al uso de materiales, anchura de trochas, reglamentaciones para la supervisión sobre las obras y funcionamiento, y finalmente, la potestad del Estado en el establecimiento de tarifas de carga como de pasajeros. Aunque, por otro lado, la generación de una política acerca de los ferrocarriles tuvo objetivos concretos y claros, que se desarrollaron en un ambiente con limitaciones de los medios disponibles.

Considerando las limitantes y el escenario nacional en que se buscó implantar el ferrocarril, el hecho más importante de la etapa primigenia de la política ferroviaria apuntó al rol que debió tener el Estado y su relación con esta nueva empresa. Para algunos actores políticos, su participación debió remitirse a la creación del marco legal para el funcionamiento y desarrollo de la futura línea. Así, la injerencia en cuanto a las decisiones económicas y administrativas, no pasaban por el gobierno, debido fundamentalmente a la creencia de que el Ejecutivo como empresario, era pernicioso para cualquier emprendimiento<sup>45</sup>.

Además, se juzgó riesgosa la intervención con recursos financieros de parte del gobierno, debido al alto monto que era necesario invertir y a la escasa certeza de éxito que generó una empresa de esta envergadura<sup>46</sup>. Quienes estuvieron a favor del proyecto ferroviario, sostuvieron como el principal argumento el potencial efecto positivo para la sociedad y la actividad económica, destacándose la rapidez y los bajos costos en los fletes, la facilitación del traslado de las personas y el fomento de nuevas actividades productivas<sup>47</sup>. También, es significativo identificar en el proceso

---

<sup>44</sup> Mario J. López et., al., *Historia del ferrocarril en Argentina. La política ferroviaria entre 1857 y 2015*, (Lenguaje Claro Editora, 2016), 15.

<sup>45</sup> Tanto para conservadores como para liberales, señaló el autor, los lineamientos principales en la economía debían provenir de una creciente participación de la empresa privada. Collier, "Conservantismo...".

<sup>46</sup> Luis Ortega y Hernán Venegas, *Expansión productiva y desarrollo tecnológico. Chile: 1850-1932*, (Editorial Universidad de Santiago de Chile, 2005), 15 y ss.

<sup>47</sup> Ídem. 21-22.

de las discusiones políticas, las referencias sobre los conceptos de progreso y de modernidad, y si estos fueron constitutivos de expectativas para el crecimiento y transformación de la economía, de sus aparatos productivos y de los elementos sociales.

En los orígenes de la discusión acerca de la construcción de ferrocarriles en el país, surgieron distintas visiones para un mismo fenómeno. Por un lado, una posición a favor, sostenida en el ejemplo de las naciones Noratlánticas, y otra en contra, basada en el desconocimiento real de la innovación tecnológica e impacto del nuevo medio de transportes. En una primera etapa, entre 1847 y 1849, aprovechándose del positivo contexto económico nacional, existió una marcada oposición a que el Fisco participara en las decisiones de la empresa. Más tarde, en la segunda mitad de la década de 1850, esta visión “liberal” tuvo su fin, en base a que la administración empresarial mixta no logró concluir el tendido completo de la línea, llegando solo hasta la ciudad de Quillota. Además, desde 1857 la economía global y nacional, entró en una crisis aguda y profunda.

Con un proyecto a medio terminar y con problemas financieros, la administración del Presidente Manuel Montt, se vio obligada a tomar medidas, siendo la primera intervenir en la culminación de la empresa, por lo que adquirió las acciones de particulares para así hacerse de la propiedad en su totalidad de la Línea del Ferrocarril entre Valparaíso y Santiago (en adelante *LFVS*). La segunda, buscar la manera de cómo financiar el tramo restante. Un empréstito en el extranjero fue la respuesta.

### **3.1. Primera etapa de discusión política**

Fue el ferrocarril un tema central en las discusiones políticas sobre la estrategia modernizadora, los medios para la unificación territorial o la consolidación del Estado nacional, pero en su espíritu, cada proyecto ferroviario buscó un objetivo similar: el progreso y la transformación de los sistemas productivos. En el caso nacional, variadas obras de la primera mitad del siglo XX, vieron en el ferrocarril un elemento que en distintos grados sirvió al despegue de la

economía nacional, aunque no se citan estadísticas y fuentes que demuestren tal apreciación<sup>48</sup>.

El énfasis que se le otorgó a cada uno de los potenciales beneficios de la comunicación del ferrocarril no fue uniforme, sino en relación y de acuerdo con el momento político, las necesidades más apremiantes y los intereses económicos o partidarios de cada grupo. Si al principio de la discusión prevalecieron argumentos de tipo político y de seguridad nacional, rápidamente dieron paso a los de tipo económico. La primera instancia de discusión acerca de la implantación de un proyecto ferroviario en Chile fue aquella que se dio en torno a la propuesta y solicitud del empresario estadounidense William Wheelwright, quién buscó materializar una línea entre el puerto de Valparaíso y Santiago, en el año 1847.

Para la clase política nacional, “*no era factible que se suscitaran en Chile resistencias a aquel orden conservador*”<sup>49</sup>. Sin importar hacer un análisis fidedigno del rol del ferrocarril en las sociedades y de los efectos positivos que defendían algunos miembros de la elite política, los primeros esbozos acerca de la discusión de la instalación de líneas férreas en el país, se basó en aspectos de costos y de las potenciales demandas para la hacienda pública<sup>50</sup>, argumento este último que acompañó los debates durante muchos años. Sin embargo, para otros actores al momento de iniciarse la discusión acerca de un proyecto de ferrocarril que uniera la capital con Valparaíso, tuvieron actitudes vacilantes, como el Senador José Miguel Irrarázaval, quién exaltó “*la conveniencia que resulta de facilitar las vías de comunicación especialmente entre el camino de Valparaíso y la Capital; pero como todo lo que parece conveniente muchas veces no se puede realizar*”<sup>51</sup>.

---

<sup>48</sup>Santiago Marín Vicuña, Los ferrocarriles de Chile, (Santiago: Imprenta y Litografía Universo, 1909); Núñez, Samuel, Los ferrocarriles del Estado, (Santiago: Imprenta y encuadernación Chile, 1910; Carlos Matus y Emilio Vasallo, Ferrocarriles de Chile: historia y organización, (Santiago: Editorial Rumbo, 1943).

<sup>49</sup>Barros Arana, 116.

<sup>50</sup>Ídem.

<sup>51</sup>Actas del Congreso Nacional. Cámara de Senadores (en adelante ACNS). Sesión ordinaria (s/n). 23 de junio de 1847, 76.

Con una idea similar, pero a la vez más amplia, el Ministro Manuel Camilo Vial, expresó que el nuevo medio de transporte “*va a fecundar la industria agrícola y comercial del país [...] ya que van a disminuirse los gastos de conducción de todos los productos de Chile*”<sup>52</sup>. Incluso el ministro y senador, expresó que, prescindiendo de los altos costos de construcción, “*la creación del ferrocarril proporcionará una suma inmensa de capitales que deben introducirse en el país*”<sup>53</sup>.

Considerando estas visiones, primó en ambos senadores una preocupación por las finanzas públicas, conteniéndose un afán precipitado, matizando los eventuales beneficios, y afirmando que los poderes Ejecutivo y Legislativo debieron morigerar por más tiempo la decisión acerca del ferrocarril. Agregó el Ministro Vial, que, siendo los resultados de los ferrocarriles ingentes e importantes, ello cristalizaba un impulso a las industrias y las demás actividades productivas. Pero, si su devenir era negativo y escaso el producto de su funcionamiento, era obligación del Fisco erogar recursos para el auxilio de los productores afectados<sup>54</sup>.

Rebatiendo al Ministro Vial, el Senador Irarrázaval expresó su disconformidad con las expresiones a favor de la concesión ferroviaria, señalando que él no dudó de los beneficios que éste pudo entregar, sino que en ese momento “*más conveniente parecía pagar las deudas que promover empresas por muy productivas que parezcan*”<sup>55</sup>. Y añadió que, desde su puesto de representante político, no buscó aparecer como un opositor a los proyectos de progreso y desarrollo del país, en cuanto a facilitar las vías de comunicación, pero que su postura fue en parte por el incierto destino del tesoro público, destacando “*¡que los gastos son seguros; las entradas eventuales!*”<sup>56</sup>. En su argumentación, sólo resaltó el cuidado de las rentas públicas y el erario nacional, marginando la eventual participación estatal de empresas que, a su juicio, se desarrollaban óptimamente en la esfera privada.

El Senador Juan Francisco Meneses, opositor a la concesión a Wheelwright, fue quién estableció una visión un poco más allá del ámbito económico. Para este

---

<sup>52</sup>Ibid., 76-77.

<sup>53</sup>Ibid.

<sup>54</sup>Ibid.

<sup>55</sup>Ibid., 78.

<sup>56</sup>Ibid.

parlamentario, las ventajas de conducción para los frutos nacionales que significaría el ferrocarril no estuvieron en duda. Pero, destacó que las únicas dos provincias favorecidas serían las por donde la línea pasara, dejando al resto del territorio en una posición perjudicial, debido a que los frutos de las otras provincias se van a perjudicar de tal modo, que no valen nada en el mercado; porque no pudiendo usar el ferrocarril, su conducción será muy cara<sup>57</sup>. A esta inquietud, el Ministro Manuel Camilo Vial respondió con que aquello no era cierto, debido a que este proceso no se ha visto en otros países, ya que la verdadera desventaja radicaría para las provincias de Santiago y Valparaíso. Para él,

“las primeras materias, como son las semillas, las herramientas, el alimento de los obreros y en general cuanto sirve para crear un producto, es mucho más caro en estos pueblos que cualquiera otro del Estado. Lo mismo sucede con el salario de los gañanes y con el alquiler de las tierras. Puede asegurarse sin riesgo de equivocación, que las ventajas del ferrocarril no compensarán los crecidos gastos que exige la producción a sus inmediaciones”<sup>58</sup>.

No fue extraño que algunos políticos pensaran y expresaran sus reparos a un proyecto de esta envergadura. Para las esferas políticas de los países atrasados, como Chile, existió una relación causal entre los ferrocarriles y la economía, desde la cual se generó una expectativa optimista, la que por un lado, representó el nuevo sistema de transportes, que una vez puesto en marcha daría paso al despegue económico<sup>59</sup>.

Por ello, surgió como importante destacar la posición del poder Ejecutivo, quién a través del Ministro Vial, sostuvo una clara y definida postura a favor de que el Estado invirtiera en el ferrocarril. Sugirió, dejar de lado los temores y prejuicios, e incluso a construir una mirada global del porvenir nacional,

“porque desde el momento que se hace un descubrimiento para mejorar la producción, o disminuir sus costos, la sociedad entra en posesión de este

---

<sup>57</sup>Ibid., 79.

<sup>58</sup>Ibid., 80-81.

<sup>59</sup>Kuntz y Riguzzi, 11.

beneficio; y el provecho del mayor número debe preferirse al de un corto número de los antiguos productores. Esto es lo que se hace en todos los pueblos de la tierra, siempre que la invención de alguna máquina, o el descubrimiento de algún sistema de producción, deja sin trabajo a los antiguos productores; pero ni aun este temor existe respecto del ferrocarril”<sup>60</sup>.

La mirada a largo plazo que planteó Vial, se complementó con lo señalado anteriormente en su respuesta a la afirmación de que sólo las provincias de Santiago y Valparaíso pudieron obtener los beneficios del ferrocarril. Por ello, hizo un llamado a los parlamentarios a visualizar que aquello no era cierto, sino que la integración de una parte del territorio en primera instancia era el inicio de un proceso a mayor escala, donde incluso quienes se veían directamente afectados, como los carretoneros y los birlocheros, serían capaces de encontrar en el impulso a la actividad económica nuevas oportunidades y no ser arruinados.

Un tema importante para tener en observación fue el trayecto y los sitios de arranque y culminación de la línea, debido a la imperiosa necesidad, como lo expresó el Senador Juan de Dios Vial del Río, de *“que el comerciante sepa el lugar donde debe llevar o traer sus productos, porque ésta es una cosa que puede aumentar sus gastos teniendo que pagar la conducción de sus efectos hasta el punto de partida del ferrocarril”*<sup>61</sup>. A lo cual, el Ministro Vial señaló como una inquietud válida y razonable, pero que era en cierta forma marginal al verdadero espíritu que perseguía el gobierno nacional, sosteniendo que, una vez materializado el ferrocarril, *“¿Qué sucederá en Chile, donde todas las fuentes de la producción están vírgenes, como que es un país naciente, sin capitales y sin los demás agentes indispensables para la producción?”*. Completó su argumento el ministro, señalando *“que se sacará en la conducción de más de cien mil habitantes que hay en Santiago y de cincuenta mil en Valparaíso, y será preciso convenir que, con todos estos productos, nunca el Gobierno se encontrará en el caso de hacer erogaciones por resultado de esta empresa. Así cesarán los temores aducidos o se verá que son quiméricos temores que se abrigan: porque es una empresa nueva, no conocida para nosotros y por aquella natural*

---

<sup>60</sup>Ibíd., 81.

<sup>61</sup>ACNS. Sesión ordinaria (s/n) de 30 de junio de 1847, 110.

*propensión a oponerse a las innovaciones aunque de ellas resulten ventajas al país. No hay pues, porque temer*<sup>62</sup>.

En cuanto a la necesidad del trazado de la línea, el Ministro Vial declaró que no era un tema que tuviese prioridad para el Ejecutivo, aunque, “el gobierno tomará todas las medidas convenientes y verá si es más útil en la calle de San Pablo o en la Cañada el punto de partida. El Gobierno, tendrá cuidado de que sea en el lugar que ofrezca más economía y comodidad para las personas y para las producciones”<sup>63</sup>. ¿Y por qué la pregunta de parte del Senador Vial del Río? Al indagar en la discusión, éste expresó la premura de conocer el trayecto debido a que la ubicación determinaría el costo del flete para el agricultor o comerciante. Recordándole al ministro Vial que

“Nuestro comercio es muy reducido, son muy pocas cosas las que se exportan para el extranjero, y aun muchas de esas no siempre van por Santiago, sino por las vías de comunicación que hay al norte y sud de la República. Repetiré, señor, que no puede conocer si el tráfico por el ferrocarril sea más útil que al presente por los medios actuales; mucho más que, aun suponiendo que haya alguna ventaja, debe tenerse presente que los productos de nuestra industria se emplean entre los chilenos. El buey, la madera, el pasto, es ganancia del hijo del país, mientras que en el ferrocarril se beneficia el extranjero que se lleva todos esos valores”<sup>64</sup>.

Éste argumento, según el propio senador, se basó en que él no tuvo todos los antecedentes suficientes para aclarar ciertos puntos del proyecto de Wheelwright por parte del gobierno, y no como una oposición abierta al ferrocarril. Para numerosos parlamentarios el eje de las discusiones era el aspecto de los costos, y si bien, reconocieron las limitaciones de la economía nacional, el gasto sufragado sería lo fundamental para dar una respuesta positiva al poder Ejecutivo.

---

<sup>62</sup>Ibíd., 111.

<sup>63</sup>Ídem, 111-112.

<sup>64</sup>Ibíd., 112.

Oponerse al proyecto, como lo hizo Vial del Río, no fue una postura menor dentro del mundo político chileno, y de sus argumentos se desprendió una preocupación, que pudo ser tildada de limitada y tradicionalista, pero que reflejó en cierta forma los reparos y reticencias al proyecto modernizador de la elite chilena. Incluso, el mismo senador cerró su intervención expresando: *“estoy lleno de miedo y de temor con esta empresa”*<sup>65</sup>.

Opuesto a Vial del Río, el Senador, Francisco Antonio Pinto, no sólo hizo patente su apoyo al proyecto, sino que fue explícito en decir que el ferrocarril “no solamente afecta al progreso de todos los ramos de nuestra industria esencial e inherente al bienestar de las masas, sino también en lo que influye este bienestar en el mejoramiento de las costumbres, en la mayor cultura y en el estímulo al trabajo”<sup>66</sup>. Conjuntamente, expresó su punto de vista a aquellos que criticaron la inversión que pretendió hacer el Estado en la línea férrea, basándose en la experiencia extranjera, arguyó que en ninguna parte de Europa y los Estados Unidos este tipo de empresas se hacían por el impulso de un solo particular, debido al tamaño de los costos e inversiones: buscar constituir una sociedad público-privada era tarea imperiosa<sup>67</sup>. Continuó el Senador Pinto, manifestando que la empresa y la línea en discusión fortalecería el flujo de personas entre ambas ciudades, expresando que *“¿Quién dejaría de visitar a Valparaíso por veinte reales de ida y otros veinte de vuelta en el espacio de tres horas, con más comodidad y menos riesgos que el que se experimenta ahora en un birlocho?”*<sup>68</sup>.

A las inquietudes de éste senador, el Ministro Vial reconoció lo pertinente de su argumento, indicando que *“unos de los grandes inconvenientes para la industria, es la falta de conducción que facilita las transacciones. Este es el gran mal de una sociedad; pero disminúyanse los gastos de conducción y entonces se tendrá la ventaja que se desea”*<sup>69</sup>.

---

<sup>65</sup>Ibid., 113.

<sup>66</sup>Ibid.

<sup>67</sup>Ibid.

<sup>68</sup>Ibid.

<sup>69</sup>Ibid., 116.

El Ministro Vial, expresó que para el comercio y la actividad productiva tuvieran un real impulso, fue necesario de parte de los senadores considerar el impacto del ferrocarril en cuanto al ahorro de tiempo y de capitales, lo cuales estos últimos, se redirigirían a ser invertidos en la misma u otras actividades económicas, generándose un positivo escenario económico, lo que justificaría sin duda el proyecto ferroviario en la zona Central, debido a que,

“En Europa donde la industria ha llegado a su mayor auge ha dado tan buenos resultados, ¿será posible que en Chile donde todos los ramos de industria apenas nacen no se podrá esperar igual ventaja? Si hubiésemos de permanecer en este estado, sino fuera posible esperar mejor suerte, sería necesario renunciar hasta el nombre de nación, sería necesario...”<sup>70</sup>.

Bajo este argumento, ejemplificando con el caso europeo de parte del Ministro Vial, apareció a la luz la mayor de las expectativas de la elite dirigente: lograr el desarrollo material de la nación, vinculando la innovación técnica, el ferrocarril, con el supuesto impulso al desarrollo del comercio y actividades productivas. Para él, como para otros dirigentes de las naciones latinoamericanas, promover y fortalecer el vínculo entre un moderno sistema de transportes y el crecimiento de la economía era vital para el crecimiento de estas naciones, aunque en su caso particular, y con una visión más amplia del caso, manifestó que,

“el ferrocarril se dice, traerá muchos bienes al país dando incremento a la industria, facilitando las transacciones. Y yo pregunto entonces ¿no hay otras cosas que igualmente podrían convenir al país? ¿No hay otras necesidades que llenar?”<sup>71</sup>.

En torno a esta idea, hubo más que un argumento causal entre el ferrocarril y la actividad económica, pues el ministro Vial reconoció implícitamente que el país tenía otros problemas que suplir, por lo que un ferrocarril por sí sólo no bastaba para solucionar los inconvenientes de una economía tradicional. Expresó, que, nivelando

---

<sup>70</sup>Ibíd.

<sup>71</sup>Ibíd., 117.

la deuda interior, se generaría la circulación de millones de pesos y “*de este modo progresaría considerablemente la industria*”<sup>72</sup>.

No pareció posible para algunos actores políticos, que se circunscribiera el potencial impacto del ferrocarril a una sola área de la economía nacional, como tampoco era correcto señalar que su efecto radicaba sólo en una zona geográfica determinada por la cercanía a la línea. En este sentido, el Senador Andrés Bello, fue quién expresó esta idea de manera clara y precisa. Al criticar a quienes sostuvieron que únicamente las provincias de Santiago y Valparaíso serían beneficiadas,

“debido a que el ferrocarril de Santiago, desarrollando la industria de esta provincia perjudicaría por el mismo hecho a las otras, pero lo que sucede regularmente, es que un ferrocarril no solo es un estímulo poderoso para la industria de los países que naturalmente participan de sus beneficios, sino para la industria de comarcas distantes. Sucede también a menudo que la prosperidad de un ferrocarril induce al establecimiento de otros que comunican con el primero y extiende por todas partes su benéfico influjo [...] la experiencia lo tiene acreditado así”<sup>73</sup>.

Pero rebatiendo los argumentos presentados a favor del proyecto, el Senador Vial del Río, quién antes ya expresó sus preocupaciones, contextualizó su argumento al escenario local, explicitando que el progreso de los ferrocarriles en Europa, no puede compararse con el que debemos esperar del que se proyecta: “*allá la industria es inmensa y las poblaciones muy grandes*”<sup>74</sup>.

Además, destacó que en Chile el “*comercio es muy pasivo, y nuestros productos agrícolas, que casi es la exclusiva industria, carecen de exportación al extranjero y solo se mueven para el consumo interior del país*”<sup>75</sup>. Refutó el Ministro Vial, señalando que, para un país joven como Chile, “cuya industria debe ir cada día

---

<sup>72</sup>Ibid.

<sup>73</sup>ACNS. Sesión ordinaria n° 8 del 2 de julio de 1847, 141.

<sup>74</sup>Ídem.

<sup>75</sup>Ibid.

en rápido aumento”<sup>76</sup>, era preciso tener como ejemplo a las naciones de mayor desarrollo industrial, pero pretender que el impacto del ferrocarril fuera similar, era una equivocación sin considerarse el contexto y actividades económicas que se desarrollaban. A lo cual, el senador Vial del Río contestó, que era el erario el que estaba bajo la responsabilidad del Ejecutivo. Incluso, para él, la verdadera necesidad del país era la creación de una escuadra para sostener la independencia nacional y el comercio. Pero no para combatir a las potencias, sino, “*para sostenernos contra cualquiera de las naciones vecinas*”<sup>77</sup>.

La voluntad de impulsar el crecimiento material del país se enmarcó en lo que Collier planteó como la concepción conservadora de progreso. Se buscó la promoción de ciertas reformas a las estructuras, promoviendo el progreso, aunque fuesen acotadas y circunscritas a limitadas áreas del propio interés de la clase dirigente<sup>78</sup>. Quizá la expresión más clarificadora de esta idea fue pronunciada por el Presidente Manuel Montt, en 1855, quién afirmó que el país estaba “*en una marcha progresiva, regulada por la prudencia*”<sup>79</sup>, que era propio de una nación que se ajustó el benéfico efecto del apego al imperio de ley.

Al cabo de unos años, el proyecto del empresario estadounidense Wheelwright, no fue materializado según sus propósitos, lo que no impidió que la aspiración de la elite por acceder al ferrocarril se desvaneciera. Contrariamente en 1851 y 1852, bajo la administración del Presidente Montt la idea nuevamente cobró fuerza, en especial a través de la ley de 28 de agosto de 1851, en la cual, el poder Ejecutivo, a través de cuyo mensaje, solicitaba la autorización al Congreso Nacional para ordenar la construcción de un ferrocarril entre Santiago y Valparaíso.

### **3.2. Segunda etapa de la discusión política**

---

<sup>76</sup>Ibíd., 142.

<sup>77</sup>Ibíd., 144.

<sup>78</sup>Collier, “Conservantismo...”.

<sup>79</sup> Ibíd.

A diferencia de lo ocurrido en los inicios de la discusión sobre este proyecto en la segunda mitad de la década de 1850, el debate acerca de la construcción de ferrocarriles, redundó en torno a dos puntos esenciales: el primero, el trayecto de la línea, y segundo, si era o no conveniente para el Estado de Chile contratar un empréstito que permitiera costear la construcción del trazado, adquirir material rodante para la empresa y, la constitución de una sociedad que administrara el ferrocarril<sup>80</sup>. Si se compara con las discusiones de 1847 y 1849, no se registraron largas o importantes menciones acerca del progreso, modernización o beneficio para el país. Más bien, los políticos pusieron el énfasis, y muy profundamente, en el costo que demandó el proyecto.

El Congreso Nacional volvió, en 1852, a retomar la discusión sobre el proyecto de la *LFVS*, esta vez poniendo el acento en la problemática de la fijación y cobros de las tarifas por parte de la empresa. Al fragor del intercambio de opiniones, el Ministro Antonio Varas, recordó a los parlamentarios, que al momento de discutir la tarifa, “adviértase que es para un ferrocarril que el país no tiene y que le hace una gran falta”<sup>81</sup>. Esta falta, acusó el propio ministro Varas, se vio acentuada por la mala calidad de los caminos, que, sumada a la inacción de las autoridades, se profundizó el cuadro. Ante ello, la proyección y concreción de la *LFVS* apareció como una real oportunidad para el “*porvenir de la República y a favor de las vías de comunicación, [y] lo más importante que era posible acometer la obra de más eficaz y poderosa influencia en el progreso general del país*”<sup>82</sup>.

La idea del mejoramiento de las vías de comunicación y caminos del país no sólo radicó en el gobierno, sino que desde otras esferas fue visto como un problema a dar solución para el progreso nacional. Aquello se corroboró, por ejemplo, en el discurso de recepción del ingeniero Francisco Velasco en la Universidad de Chile, en 1852. Ocasión en que el profesional destacó que al momento de abrir una nueva vía de comunicación, está provocaba en “*los pueblos mil ocupaciones; mil industrias*

---

<sup>80</sup>ACNS. Sesión ordinaria (s/n) de 8 de agosto de 1851, 120-124.

<sup>81</sup>Actas del Congreso Nacional. Cámara de Diputados (en adelante ACND). Sesión ordinaria (s/n) de 2 de agosto de 1852, 24.

<sup>82</sup>Memoria que el Ministro del Estado en el departamento del Interior presenta al Congreso Nacional de 1852 (en adelante MI). Imprenta de la Sociedad. Santiago. 1852, 11.

*productivas, de las que la laboriosidad y la inteligencia obtienen un seguro y feliz porvenir*<sup>83</sup>.

El juicio del ingeniero Velasco, que no difirió con respecto a opiniones vertidas en años anteriores con respecto al ferrocarril como innovación profunda, y que Chile requería urgentemente. Sin hacer mención al ferrocarril, afirmó que *“cuando la industria, la agricultura y el comercio se hallen estrechamente ligados por un sistema adecuado de vías y caminos, las naciones [como Chile] subirán con paso firme la difícil escala que conduce a su grandeza y esplendor*<sup>84</sup>.

En el Congreso Nacional, en la década de 1850, los debates parlamentarios se centraron más bien en el plano de los costos, como también en qué tipo de organización era pertinente para las futuras empresas, y por sobre todo, la regulación y rol que el Estado tendría al respecto. No es posible encontrar mayores referencias a las expectativas y proyecciones que se hayan generado sobre el tema, y en particular sobre el tendido de la *LFVS*. Situación similar ocurrió en 1855, con motivo de la discusión del proyecto de la Línea del Ferrocarril de Sur (en adelante *LFS*), donde el centro de la discusión se ubicó en el objeto de construir y gozar de los productos de un ferrocarril<sup>85</sup>. Así es como durante la administración del Presidente Montt, se debatió fuertemente el rol que le cupo al Estado y a la iniciativa privada en la construcción y administración ferroviaria. La postura que se impuso fue la expuesta por los argumentos liberales, de dejar a la esfera privada a cargo de la instalación de líneas, pero en una sociedad con el gobierno<sup>86</sup>.

---

<sup>83</sup>Memoria sobre los caminos en Chile. Discurso de recepción de don Francisco Velasco, ingeniero civil. En *Anales de la Universidad de Chile* (en adelante ANUCH) [S. I.]. Santiago. Enero 1852, 221-232.

<sup>84</sup>Ídem.

<sup>85</sup>Xochilt Inostroza Ponce, “El ferrocarril del sur en el discurso parlamentario, 1853-1883”, (Tesis de licenciatura en historia, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2001), 14.

<sup>86</sup>Carmen Cariola y Osvaldo Sunkel, *Un siglo de historia económica de Chile, 1830-1930*, (Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, 1982), 36; Pero de parte de los inversionistas de la *LFS*, lo ideal siguió siendo el escenario en donde la esfera particular mantuvieran la predominancia. Primer Informe Anual de la Junta Directiva del Ferrocarril del Sur presentado a los accionistas de esta empresa. 16 de Septiembre de 1856. Santiago. Imprenta del Ferrocarril. 1856, 8-9.

Considerando lo anterior, es plausible proponer que aquel argumento influyó en las discusiones de 1852 sobre la *LFVS*, y de 1855 sobre la *LFS*, las que se materializaron en un marco más administrativo y de funcionamiento, incluso poniendo el énfasis en las tarifas. La delegación de la responsabilidad a privados fue vista como la clave del crecimiento nacional, por lo cual, el sentido de progreso y modernización fue visto como una añadidura de la labor propia de la iniciativa privada. Pero este contexto cambió, y el factor que lo provocó fue la mala administración de los privados en la fallida construcción de la *LFVS*, que agotó sus fondos, antes de concluirse el trayecto<sup>87</sup>.

En base a la actuación de la esfera privada, hacia 1857, el Presidente Montt estableció un quiebre con lo que marcó el ritmo en la esfera política acerca de los ferrocarriles y sus proyectos. A través de su exposición, el Mandatario destacó que fue obligatorio para el Gobierno ejecutar la injerencia en la construcción de la *LFVS*, ya que esto era reclamado también por el interés del país, “*que necesitaba del ferrocarril y que habría visto con asombro paralizada una obra llamada a influir poderosamente en su prosperidad*”<sup>88</sup>. Acerca de la *LFS*, el Presidente manifestó que una vez que está fuese puesta en funciones, se podría ver “al vapor, a la industria triunfante, asegurando nuestra prosperidad futura en el mismo llano en que, cuarenta años antes, una victoria espléndida cubrió de gloria a nuestra patria”<sup>89</sup>. El discurso presidencial marcó un giro notorio y una ruptura con la postura de la primera mitad de la década de 1850. En este sentido, las palabras del mandatario demostraron nuevamente que la esfera política, a partir de los problemas en la *LFVS*, requirió una injerencia estatal, debido a que se colocó en riesgo un proyecto que estaba llamado a ser de alto impacto en la sociedad y la economía<sup>90</sup>.

---

<sup>87</sup> En la Memoria del Ministerio del Interior, correspondiente a 1856, el ministro Varas recalcó el significado que tenía para el gobierno y para nación la culminación de esta obra, y que “como empresa de importancia, está tendrá sus dificultades que vencer, y aun es necesario que en este concepto se proceda”, en MI. Imprenta de la Sociedad. Santiago. 1856, 15-16.

<sup>88</sup> Discurso del Presidente de la República en la apertura del Congreso Nacional de 1857. En ACNS. Sesión de apertura. 1 de junio de 1857, 4.

<sup>89</sup> *Ibíd.*; Archivo Nacional. Fondo Ministerio del Interior (en adelante ANFMI). Volumen 282.

<sup>90</sup> El Ferrocarril. 1 de junio de 1856.

Y en el Congreso Nacional, a partir de la discusión para autorizar al Ejecutivo a tomar un empréstito para culminar el trazado entre Valparaíso y Santiago en 1857, las referencias al porvenir y progreso de la nación nuevamente volvieron a estar presentes en la idea de la elite política. Fue el fracaso en completar el trazado propuesto para esta obra, lo que impulsó al gobierno a intervenir de manera directa, a pesar de muchas opiniones contrarias. Esta problemática, fue abordada por el ministro de Hacienda, Francisco de Borja Solar, quien en 1857 consideró lo complejo y urgente que era adoptar una decisión sobre el fallido proyecto de *LFVS*. Según el ministro,

“cada generación debe bastarse a sí misma, y si las rentas de una nación son inferiores a las obras que se pueden emprender, mi parecer es que esas obras se dejen al tiempo para no comprometer con ellas a la generación futura”<sup>91</sup>.

Al mismo tiempo, planteó la duda acerca de si el Fisco poseyó en aquel instante la capacidad financiera para completar y concluir aquel proyecto ferroviario. Ante lo cual, expresó que esa función estuvo fuera de los marcos de acción que recaían sobre el Ejecutivo. Sin embargo, y en vista del compromiso público, el gobierno se vio en el imperativo de concretar ese anhelo “*y no pudiendo hacerlo con sus fondos, es preciso recurrir al medio adoptado en el proyecto*”<sup>92</sup>. A renglón seguido arguyó que el gobierno entregó la administración a una segunda empresa, situación que se contrapuso con los intereses de la primera, provocando así la paralización de toda la obra por dos años al menos, lo que acentuó el perjuicio al país y sus intereses, que llevaban años aguardando por la conclusión del ferrocarril. Pero que, siendo la *LFVS* una muestra visible del fracaso que hasta ese instante demostró la iniciativa privada en concluirla, y ya que,

“el caso presente es de aquellos en que no hay otro remedio que adoptar lo que él ofrece, por más que se crea un mal. Si se hubiera de principiar la obra, no vacilaría en dar mi voto en contra del empréstito. Pero repito, por el estado

---

<sup>91</sup>ACND. Sesión 3<sup>o</sup> extraordinaria de 10 de octubre de 1857, 152.

<sup>92</sup>Ídem.

actual en que ella se encuentra, lo hallo a propósito, le doy por consiguiente mi aprobación”<sup>93</sup>.

El diputado Eduardo Cuevas expresó a propósito del fracaso de la unión de la capital con Valparaíso su opinión favorable al empréstito, ya según su opinión, era el Estado quien debió considerar plenamente que el ferrocarril proporcionaba,

“inmensas ventajas a la generación futura; y aun cuando hubiera de costarnos algún sacrificio, no debemos trepidar en aceptarlo, porque somos nosotros quienes estamos disponiendo del brillante porvenir del país para una época no muy distante, y porque éste es el único y mejor medio de asegurar ese futuro”<sup>94</sup>.

Matizando las palabras del parlamentario Cuevas y contextualizándolas con relación a los sucesos acontecidos con la *LFVS*, es posible concluir de ello que la preocupación por culminar aquel proyecto, que por ese momento no contó ni con los fondos ni con una mediana certeza de su materialización, se convirtió en un riesgo no sólo debido a los montos de inversión, sino también para el prestigio de una nación y su gobierno. Se complementó lo dicho por Cuevas, por el ahora diputado Antonio Varas, quién expresó estar de acuerdo con el empréstito, debido a que el impulso del ferrocarril,

“no sólo va a beneficiar a la presente generación, sino que esos beneficios van también a reportarse por la generación futura, pues que a ella tocarán más bien los bienes que se esperan de una comunicación más cómoda y expedita. Si no se acometen las obras de grande utilidad de temor a levantar un empréstito, las grandes empresas no se llevarían a cabo, a pesar los buenos resultados que por ellas pudiéramos esperar en el presente y el futuro”<sup>95</sup>.

Pero más allá de los futuros efectos que el ferrocarril pudo o no entregar, según el juicio de los senadores, el proyecto del empréstito estuvo circunscrito a la

---

<sup>93</sup>Ibíd.

<sup>94</sup>Ibíd., 153.

<sup>95</sup>Ibíd., 154.

necesidad del país y la importancia general de la obra misma. Y no sin renuencias, el senador Manuel Cerda subrayó que en Chile “*los fondos y entradas nacionales no son bastantes para sufragar los gastos que demanda la terminación de la obra del ferrocarril*”<sup>96</sup>. Para el parlamentario, la imperiosa necesidad de concluir la *LFVS* fue a través de un empréstito, no levantado en el país, sino en el extranjero.

Otra opinión sobre la idea de contratar un empréstito, provino de parte del Senador Máximo Mujica, el que sumó una nueva óptica en su discurso, al referirse a la integración entre el ferrocarril y el sistema de caminos. Advirtió, acerca del potencial impacto de la *LFVS* y de la *LFS*, exponiendo que estas líneas han de servir para que el habitante de las provincias transporte sus productos con mayor celeridad y menos gastos. “[*Pero*] esta obra así aislada solo refluiría en beneficio de dos o tres provincias sin los caminos afluentes”<sup>97</sup>, siendo parte de un solo sistema fluido e integrado, tanto el ferrocarril como un sistema de caminos y carreteras construidos y mantenidos por el gobierno.

Su crítica, no estuvo en abierta oposición al ferrocarril, sino más bien recalco la necesidad nacional por un sistema de vías de comunicación expeditas, lo que para él era un resultado directo de la implementación del ferrocarril. Y para lograr aquel objetivo, el empréstito en su lógica pareció la única alternativa real para lograrlo, debido a que el gobierno era capaz de salvaguardar los intereses nacionales sin generar males y perjuicios a futuro.

Si bien, tanto en el Senado como en la Cámara de Diputados hubo expresiones acerca del beneficio e impulso al progreso del país, derivado de la construcción de ferrocarriles, la tónica de la discusión giró sobre la manera, la forma y lugar en donde el Ejecutivo tomaba el empréstito. Así como acerca de los intereses y años en que el préstamo se pagaría.

A diferencia de los debates acerca del proyecto de concesión por la *LFVS*, no se encontraron mayores expresiones que se hayan opuesto al ferrocarril, sino más bien hubo un consenso sobre los beneficios que pudo entregar a la economía y

---

<sup>96</sup>ACNS. Sesión 5° extraordinaria de 19 de octubre de 1857, 162.

<sup>97</sup>Ídem, 164.

progreso nacional. Más aún, esa misma dirigencia estuvo empeñada, apoyándose en el capital internacional en lograr la conclusión de la *LFVS*, y de ampliar el tendido de la *LFS* hasta la ciudad de Talca. Como lo planteó el Senador Manuel Cerda, quien reconoció la necesidad del empréstito, debido a la “*urgencia e importancia general [que tenemos] de la obra*”<sup>98</sup>.

Concluyendo la discusión acerca del empréstito para la culminación de la *LFVS*, inmediatamente el gobierno envió un proyecto para autorizar su contratación a finales de 1857. Para materializar aquel objetivo, el Ejecutivo solicitó las facultades para levantar planos y presupuestos de gastos de la obra, nombrar empleados y rentarlos, y ejecutar todo aquello que “*juzgue necesario para dar la debida inversión a los fondos destinados con ese objeto*”<sup>99</sup>, como lo señaló el Diputado José Francisco Gana. A lo cual se opuso el Diputado Federico Errázuriz, argumentando que el “*Gobierno no podía tener por sí solo el derecho de crear empleos y asignar sueldos, porque está facultad solo correspondía al Congreso*”<sup>100</sup>.

Aunque posteriormente, enmendó sus comentarios señalando que la problemática se basó en la categoría que debieron tener los futuros empleados que ejercerían funciones en la culminación de la línea. Pero que, debido a la importancia de la obra, “*el destino de un individuo en el ferrocarril está en servicio de la nación*”<sup>101</sup>. Concordante con la discusión parlamentaria, el gobierno, a través de una comunicación, hizo presente la necesidad y quizás la conveniencia de que la terminación del camino de hierro de Valparaíso a Santiago se haga por cuenta del Fisco [...], “*cercenando algunos gastos destinados a obras cuya ejecución no es urgente o bien contratando un empréstito en la República o fuera de ella*”<sup>102</sup>.

La injerencia del Ejecutivo en cuanto la actividad ferroviaria, tuvo otro giro en 1858, debido a que éste pasó de ser un inversionista más en la sociedad, a adquirir y controlar los destinos de la *LFVS*, comprando todas las acciones que estaban en manos de privados. Así, se dio inicio a una segunda etapa en la relación entre

---

<sup>98</sup>Ibíd.

<sup>99</sup>ACND. Sesión 13° extraordinaria de 14 de noviembre de 1857, 194.

<sup>100</sup>Ibíd., 195.

<sup>101</sup>ACND. Sesión 14° extraordinaria de 17 de noviembre de 1857, 196.

<sup>102</sup>Comunicación del ministro del Interior. 19 de noviembre de 1857. En ANFMI. Volumen 383.

política y los ferrocarriles, la cual estuvo marcada porque será el Fisco el que asumió los trabajos para completar el trayecto entre el puerto de Valparaíso y la capital de la república. Pero en la esfera política, hubo algunos representantes que igualmente se opusieron a la injerencia estatal, sosteniendo que más allá del interés público por el progreso del país, esta posición asumida por el gobierno era irresponsable, según la opinión del Diputado Mauricio Mena. Éste agregó, además, que el Estado debería hacer todos los esfuerzos posibles, para buscar particulares a quienes encomendarles la continuación de la obra a su propia cuenta; *“esto es lo que nos aconseja la experiencia; esto es en oro, lo que conviene a la nación”*<sup>103</sup>.

Su posición no fue contraria al ferrocarril, sino más bien al tipo de administración pública que se pretendió dar de parte del gobierno, aunque reconoció que una línea férrea fue un aliciente para los productores y comerciantes, tal como sucedió en Copiapó. En respuesta a la posición de Mena, el Diputado Santiago Prado, destacó que, para este tipo de empresas, por su envergadura y el monto de las inversiones que demandaron, la cooperación de los particulares no es suficiente para llevarla a cabo, *“el Gobierno es quien debe asumirlo todo, y hacerse cargo de la ejecución. La empresa del ferrocarril de Valparaíso se encontraba en esta escala”*<sup>104</sup>. El Fisco que es sino representante de la nación *“se complace con el beneficio general y social de todo un país”*<sup>105</sup>.

Por su parte, el Diputado Francisco Javier Ovalle, argumentó que el gobierno ya tuvo injerencia en el desarrollo de las líneas férreas a partir de la legislación referente, la cual estuvo dirigida a reglamentar, ordenar y supervigilar el devenir de las primeras empresas ferroviarias<sup>106</sup>. Debido a ello, gran parte de los recursos estatales se destinaban a la mantención y cuidado de caminos y vías férreas, y destacó, que cuando el gobierno no pudiese con sus propios fondos acometer una obra de gran envergadura, como la LFVS, *“debe convidar a los particulares para que le ayuden a la realización de semejante trabajo”*<sup>107</sup>.

---

<sup>103</sup>ACND. Sesión 29° ordinaria de 12 de agosto de 1858, 221.

<sup>104</sup>Ibid., 222.

<sup>105</sup>Ibid., 223.

<sup>106</sup>Ibid., 224.

<sup>107</sup>Ibid.

El Diputado Mena planteó una serie de preguntas: “¿Qué es lo que verdaderamente importa a la Nación con respecto al ferrocarril? ¿Es acaso que gane algunas ventajas más, o que estas ventajas las lleven los particulares? ¿Es por ventura obtener intereses más o evitar algunos que se pierdan?”<sup>108</sup>, a lo cual él mismo respondió: “Para mí no es nada de eso; lo que verdaderamente importa al país entero es, que la obra se concluya y entre cuanto antes a prestar los inmensos beneficios que promete a la agricultura y al comercio”<sup>109</sup>.

De parte del gobierno, el Ministro de Hacienda intervino en la discusión, dejando en claro que el Ejecutivo no tuvo dudas acerca de la propiedad del ferrocarril. Y destacó que,

“el Gobierno para juzgar en esta cuestión se coloca en un punto más elevado, mira los intereses del país fuertemente ligados a la adopción de esta idea. El servicio del público sería más barato si la empresa perteneciese al Estado, que solo mira el interés de la industria en general, que perteneciendo a particulares que mirarían solo por sus intereses”<sup>110</sup>.

Las palabras del titular de Hacienda se comprenden en el contexto no sólo del proyecto de adquisición de acciones y tarifas en la *LFVS* por parte del gobierno. También, reflejó una expectativa no expresada, la que tuvo que ver con el desarrollo de la actividad productiva y comercial del país. Sumado al hecho de que, en manos estatales, la línea férrea iba a proporcionar mayores ventajas y beneficios, permitiendo así a los productores e inversionistas una real oportunidad de generación de nuevas actividades.

En ese plano, el Diputado Antonio Varas, emplazó a aprobar el proyecto de adquisición de acciones, aun cuando éste tuvo opositores. La clave que estableció Varas, era que el Estado debió comprar a quienes únicamente estaban dispuestos a hacerlo, y si de esta operación no se pudo lograr la totalidad de la propiedad, ya era

---

<sup>108</sup>Ibíd., 225.

<sup>109</sup>Ibíd.

<sup>110</sup>Ibíd.

un buen negocio para el Fisco, que era el encargado de generar las condiciones de desarrollo de la nación<sup>111</sup>.

También, volvió a ponerse en tela de juicio el argumento de que el Fisco no era un buen empresario y administrador. Tal como lo hizo presente el Diputado Ángel Custodio Gallo, quien sin hacer ninguna referencia al fracaso de la *LFVS* y al rol de los privados, arguyó de manera simple, que las empresas particulares conllevan menores costos que una que estaba bajo la dirección del gobierno<sup>112</sup>. La respuesta del Ministro de Hacienda, fue lacónica, pero categórica: “*No le doy a esas reflexiones la importancia que se les quiera dar*”<sup>113</sup>. Pero impugnó a Gallo, explicando que, en el proyecto, no se habló de que el Estado se convertiría en el administrador de la empresa del ferrocarril, debido a que el interés estuvo puesto en la conclusión del trayecto y no en la propiedad<sup>114</sup>.

En la misma línea crítica hacia el argumento del diputado Gallo, el Diputado Manuel Antonio Matta, expresó la conveniencia de “*que el gobierno compre cuantas acciones pueda hasta llegar, si es posible, a constituirse el único empresario de la obra ferrocarril*”<sup>115</sup>. Una vez adquiridas las acciones, el gobierno debió tomar el ejemplo de Bélgica, destacó, que pudo constituir una importante red ferroviaria, la cual dio un impulso enorme a la industria, y que era administrada por el Estado. El objetivo final, dijo, tuvo que ver no con la utilización y administración de las líneas, sino con facilitar las comunicaciones y el crecimiento de la industria en el territorio nacional.

Incluso el Diputado Matta, recordó que lo que rodeó al pensamiento del ferrocarril fue una excusa de corte político para desviar la atención de los sucesos de la guerra civil de 1851. Para él, la administración Montt buscó que la grandeza misma de la obra “*fuese un medio para despertar la atención pública y llevarlos a un terreno*

---

<sup>111</sup>Ibíd., 226.

<sup>112</sup>Ibíd., 227.

<sup>113</sup>Ibíd., 228.

<sup>114</sup>Ídem. Planteó el ministro, “quién impediría al Estado, digo, que una vez que se supiera a cuanto ascendían los intereses que tuviera que pagar por el capital invertido en el ferrocarril, fijara éste como un mínimo para el arriendo de él, aceptando la mejor propuesta, considerando como tal la que sirviera más barato al público”.

<sup>115</sup>Ídem.

*fuera de la política*<sup>116</sup>. ¿Cuáles fueron sus argumentos? El fracaso de todo el desarrollo que la empresa de la *LFVS* tuvo en su primera etapa, y que obligó al gobierno a intervenir: problemas y poca claridad en el recorrido definitivo, la administración y la inconclusa unión del puerto con la capital de la república. Según Matta, la impericia gubernamental fue únicamente producto de querer obstruir los sucesos políticos acaecidos al inicio del período del Presidente Montt, lo que obligó al mismo gobierno a intervenir en auxilio de los intereses nacionales<sup>117</sup>.

En los estertores de la discusión, fue el Diputado Domingo Santa María el encargado de expresar más reparos a la adquisición de la línea por el gobierno. Y lo hizo a través de una pregunta: ¿Conviene que el Estado se haga cargo del camino? Esgrimió dos argumentos. El primero rezó acerca del proceso de compra de acciones, que hasta antes de la presentación del proyecto de adquisición, su precio estaba a la baja, pero que anunciado el trámite legislativo, presentaron una alza artificial basada únicamente en la especulación. De esa forma, el gobierno colocaba en riesgo la hacienda pública y comprometía a futuro el bienestar nacional. Su segundo argumento, apuntó a la administración de la línea, que según se desprende de sus palabras, demostró la improvisación de las autoridades, quienes sostuvieron adquirir la empresa, pero entregar sus destinos a empresarios particulares<sup>118</sup>.

Al fragor de los intercambios de opiniones y de atribuir responsabilidades políticas por la no concreción de la *LFVS*, fue el mismo diputada Santa María quien acusó no sólo al gobierno, sino que señaló que parte de la responsabilidad en la inacción de la empresa ferroviaria se debió a cierta indiferencia de los políticos, tanto ministros como parlamentarios, que aprobaron el proyecto en la primera mitad de la década<sup>119</sup>.

Estas expresiones, encontraron una respuesta del exministro y entonces Diputado, Antonio Varas. Como participe activo en la creación del proyecto original,

---

<sup>116</sup>Ídem.

<sup>117</sup>Ibíd., 229.

<sup>118</sup>Ibíd., 231.

<sup>119</sup>ACND. Sesión 31° ordinaria en 17 de agosto de 1858, 247-248.

reconoció errores y desaciertos, pero rebatió los argumentos de su colega, argumentando que el fracaso de la línea, no se debió por mala fe o intenciones individualistas. Además, se encargó de volver a recordar en la sala el verdadero motivo de la creación de la LFVS: *“No fue el ferrocarril una obra emprendida por sugerencias del espíritu de partido; su influencia en el bien del país, la convicción general de la gran conveniencia de su realización, fueron los motivos que decidieron al Gobierno promoverla”*<sup>120</sup>. Complementó sus palabras, destacando que este medio de transportes era trascendental para fomentar el desarrollo material del país, y que ello no era muestra de una política partidista. El fomento de los intereses materiales de una sociedad, era la viga maestra en desde donde se levantaría una nación que elevaba su condición intelectual y moral. Así, *“antes que ocuparse de la cosa pública, el ciudadano tiene que vivir”*<sup>121</sup>, explicó.

Para Antonio Varas, la empresa de la LFVS estuvo a una altura similar al proceso de la Independencia nacional, señaló. ¿Argumentos? Al respecto expresó que si en su momento, al igual que en 1810, se hubiesen seguido los consejos y palabras de aquellos que se opusieron a tan importante hito de la historia nacional, igualmente el gobierno en 1852, no consideró los argumentos contrarios y tradicionales que se opusieron a esta empresa. Incluso, ocupó el exministro el apelativo de “empresa santa”, debido a que,

“desde nuestra Independencia, esta es la obra más grande que hemos emprendido y la que más eficazmente ha de influir, no sólo en el progreso material del país, sino también en difundir la civilización, en derramar las buenas ideas y elevar la condición moral del pueblo, y lo que a tales fines conduce, no tengo reparo en calificar de santo”<sup>122</sup>.

Por lo cual, el Diputado Varas estaba a favor de la adquisición de acciones de parte del Estado a los empresarios de la LFSV, ya que así se estaba velando y engrandeciendo a una empresa de urgente necesidad y también por los intereses

---

<sup>120</sup>Ibíd., 249.

<sup>121</sup>Ídem.

<sup>122</sup>Ibíd., 250.

nacionales y el bienestar de toda una sociedad, tanto en el presente como hacia el futuro.

En el Senado, fue Matías Cousiño, quién fue accionista de la empresa mixta organizada en una primera etapa<sup>123</sup>, fue el encargado de recordar a sus colegas, los logros y beneficios que el ferrocarril generó a la República desde que éste se puso en marcha, aunque haya sido solo en la primera mitad de su trayecto. Destacó, que la única forma en que la *LFVS* fuese completada, era a través de la propiedad y administración de parte del Estado. Explicando sus palabras, arguyó que para 1858, el tráfico hubo de tener un importante aumento, vinculado al desarrollo de la industria, el comercio y la agricultura<sup>124</sup>.

Después de una ardua discusión, tanto en el Senado como la Cámara de Diputados, los parlamentarios aprobaron autorizar al Estado de Chile a adquirir las acciones de la *LFVS* en poder de los privados.

#### 4. CONCLUSIONES

Fue el ferrocarril, desde mediados del siglo XIX, tanto en Chile como en América Latina, una innovación técnica que en diversos grados y profundidades alteró las dinámicas económicas, sociales y políticas de los países en donde éste fue concretado. Como producto de los procesos tecnológicos desplegados en la zona del Atlántico Norte, este medio de transportes se consolidó como el principal vehículo de movilización terrestre hacia los inicios del siglo XX. Los ferrocarriles, configuraron la “triada del vapor”, como lo denominó Guillermo Guajardo, en la cual la energía, la productividad y el progreso se conjugaron en el elemento epitome de la modernidad exportada desde Inglaterra<sup>125</sup>.

---

<sup>123</sup>El 23 de junio de 1852, este empresario y político apareció en el listado de los accionistas particulares originales en los Estatutos de la Sociedad del Ferrocarril entre Santiago y Valparaíso, junto a J. Waddington, Francisco I. de Ossa, Ángel Custodio Gallo, en representación de su madre, Candelaria Goyenechea. En representación del Fisco, firmó José María Berganza. Ramón Rivera Jofré, *Reseña histórica del ferrocarril entre Santiago y Valparaíso. Acompañada del plano de la línea, biografía y retrato del contratista Enrique Meiggs*, segunda edición, (Santiago, 1963 [1863]), 127-131.

<sup>124</sup>ACNS. Sesión 24° ordinaria de 15 de septiembre de 1858, 358.

<sup>125</sup> Guajardo. 11.

Relacionado con lo anterior, y dadas las expectativas que se generaron acerca del ferrocarril, particularmente por segmentos de los altos grupos políticos y empresariales, el ferrocarril no estuvo ajeno a debates e intercambios de opiniones y prejuicios, estos últimos en ocasiones marcados por el desconocimiento y temor a lo novedoso. Es aquello en donde radica la importancia de esta investigación, la cual buscó elaborar una aproximación a lo “qué se pensó” en la clase alta educada de Chile acerca de este medio de transportes. Y el lugar en se desplegó el debate fue en el Congreso Nacional, en donde ambas Cámaras llevaron a efecto sesiones para discutir la conveniencia que pudo significar para el país por aquel entonces la instalación de líneas de ferrocarril. El resultado de la compulsa y el análisis de las fuentes nos permitió colegir que las percepciones de los parlamentarios no fueron uniformes, y que estas se modificaron a debido a diferentes circunstancias que se presentaron en el país.

Como se pudo observar en la investigación, hay dos momentos que marcaron la discusión política, y que se extendió desde 1847 hasta mediados de la década de 1850, y la otra desde aquel momento hasta que fracasó del tendido ferroviario que buscó unir el puerto de Valparaíso con la capital.

En lo medular, la primera etapa estuvo marcada porque los parlamentarios desplegaron opiniones e ideas a las discusiones, las cuales en su mayoría se refirieron a los eventuales efectos y beneficios (positivos como negativos) que el ferrocarril iba a promover en la zona central del país. Esta innovación, apareció en un ambiente marcadamente atrasado, esperándose de parte de un sector un impulso y promoción a las actividades productivas y comerciales. Pero también, además de los criterios económicos que predominaron, surgieron voces que apuntaron al cambio social que pudo significar el ferrocarril, aunque está fue en función de la visión rigorista que hubo sobre el progreso y sus instrumentos. Hubo la expectativa, aunque menor, de que a través de algunos elementos, como el ferrocarril, el país sería capaz de caminar a la modernización, pero, aquello se vio truncado por diversas causas, que en el plano ferroviario se explican por la falta de experiencia en los planos de la política, la tecnología y la economía.

En la segunda etapa, se acentuó preferentemente el juicio acerca de la participación del Estado en las empresas ferroviarias. Si en la primera, se discutió la elaboración de un marco jurídico-administrativo para los proyectos, en esta el foco se colocó en el potencial protagonismo que debió tener el Ejecutivo dentro de marcos económicos e institucionales determinados, y que con el paso de los años limitaron su expansión y profundidad<sup>126</sup>. Con un proyecto iniciándose (la *LFS*) y otro truncado (*LFVS*), la discusión se centró en proveer al Estado de sus respectivos marcos y limitantes legales, ya que la expectativa de una empresa estatal levantó más aprehensiones que opiniones a favor. Las razones de índole económica acá fueron la totalidad, dejándose de lado otros aspectos. El eje de los debates descansó sobre la posibilidad de hacer al gobierno de turno y sus sucesores propietarios de la *LFVS*, siempre y cuando ello fuese acompañado de la responsabilidad fiscal necesaria, la prevención del endeudamiento y evitar que el Fisco se transformase en un mal empresario.

Lo que sí quedó establecido hacia la segunda mitad de la década de 1850, es que de parte de una mayoría de parlamentarios, se aprobó la participación del Estado en las empresas ferroviarias, aunque el tema de los eventuales beneficios que este tipo de empresas pudo entregar a las sociedades, a sus industrias y sus actividades productivas en general, se siguió discutiendo, aunque de manera cada vez más aislada. Es cierto que existió renuencia hacia un Ejecutivo que administró líneas y estableció las tarifas y decisiones técnicas, pero en ambos cuerpos legislativos, la opinión favorable hacia el riel ya era parte del imaginario político nacional.

---

<sup>126</sup> Guajardo. 37.

## 5. BIBLIOGRAFÍA

### 5.1. Fuentes

- Archivo Nacional. Fondo Ministerio del Interior, volúmenes: 282, 383.
- Actas del Congreso Nacional. Senado. Sesión ordinaria (s/n) de 23 de junio de 1847.
- Actas del Congreso Nacional. Senado. Sesión ordinaria (s/n) de 30 de junio de 1847.
- Actas del Congreso Nacional. Senado. Sesión n°8 ordinaria de 02 de julio de 1847.
- Actas del Congreso Nacional. Senado. Sesión ordinaria (s/n) de 01 de junio de 1857.
- Actas del Congreso Nacional. Senado. Sesión de apertura de la legislatura ordinaria de 01 de junio de 1857.
- Actas del Congreso Nacional. Senado. Sesión n°5 extraordinaria de 19 de octubre de 1857.
- Actas del Congreso Nacional. Senado. Sesión n°24 ordinaria de 15 de septiembre de 1858.
- Actas del Congreso Nacional. Diputados. Sesión ordinaria (s/n) de 02 de agosto de 1852.
- Actas del Congreso Nacional. Diputados. Sesión n°3 extraordinaria de 10 de octubre de 1857.
- Actas del Congreso Nacional. Diputados. Sesión n°13 extraordinaria de 14 de noviembre de 1857.
- Actas del Congreso Nacional. Diputados. Sesión n°14 extraordinaria de 17 de noviembre de 1857.
- Actas del Congreso Nacional. Diputados. Sesión n°29 ordinaria de 12 de agosto de 1858.
- Actas del Congreso Nacional. Diputados. Sesión n°31 ordinaria de 17 de agosto de 1858.

Memoria del Ministro de Estado en el Departamento del Interior presentada al Congreso Nacional de 1852. Imprenta La Sociedad. Santiago, 1852.

Memoria del Ministro de Estado en el Departamento del Interior presentada al Congreso Nacional de 1856. Imprenta La Sociedad. Santiago, 1856.

Discurso del Presidente de la República en la apertura del Congreso Nacional. Diario El Ferrocarril, 1 de junio de 1856.

Anales de la Universidad de Chile [S. I.]. Santiago. Enero 1852.

Primer Informe Anual de la Junta Directiva del Ferrocarril del Sur presentado a los accionistas de esta empresa. 16 de Septiembre de 1856. Imprenta del Ferrocarril. Santiago, 1856.

## 5.2. Bibliografía

Barros Arana, Diego. 2003. Un decenio de la historia de Chile, 1841-1851, tomo segundo. Santiago: Instituto de Historia, Pontificia Universidad Católica de Chile.

Bauer, Arnold J. 1994. La sociedad rural chilena. Desde la conquista española a nuestros días. Santiago: Editorial Andrés Bello.

Bethell, Leslie (Ed.). 2009. Chile. Desde la independencia. Santiago: Ediciones de la Universidad Católica Silva Henríquez.

Campbell, F.G. 2010. , The Railway Mania: Not so Great Expectations?, Belfast: Queen's University. Belfast.

Cariola, Carmen y Osvaldo Sunkel. 1982. Un siglo de historia económica de Chile, 1830-1930. Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica.

- Carmagnani, Marcello. 1984. Estado y sociedad en América latina, 1850-1930. Barcelona: Editorial Crítica.
- Collier, Simon. 1983. Conservantismo chileno, 1830-1860. Temas e imágenes. Nueva Historia. Revista de Historia de Chile. Año I, n°7: 143-163.
- Collier, Simon. 1989. Gobierno y sociedad en Chile durante la República Conservadora, 1830-1865 Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani, Tercera serie1, Primer semestre: 115-126.
- Collier, Simon. 2008. Chile: la construcción de una república, 1830-1865. Políticas e ideas, segunda edición. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Góngora, Mario. 1998. Ensayo histórico sobre la noción de Estado en Chile en los siglos XIX y XX, séptima edición. Santiago: Editorial Universitaria.
- Guajardo, Guillermo. 2007. Tecnología, Estado y Ferrocarriles en Chile: 1850-1950. México: Fundación de los Ferrocarriles Españoles-Universidad Nacional Autónoma de México.
- Guajardo, Guillermo. 2014. Infraestructura y movilidad: una reflexión histórica comparativa entre Chile y México, 1840-1980. Revista de Historia y Geografía 30: 155-165.
- Guajardo, Guillermo. 2019. Evadiendo la historia. Los archivos de los Ferrocarriles del Estado. Revista Tiempo Histórico 18, (Enero-junio): 37-57.
- Hobsbawm, Eric J. 2003. Bandidos. Barcelona: Crítica.
- Hurtado Ruiz-Tagle, Carlos. 1966. Concentración de población y desarrollo económico. El caso chileno. Santiago: Universidad de Chile. Instituto de Economía.
- Inostroza Ponce, Xochilt. 2001. El ferrocarril del sur en el discurso parlamentario, 1853-1883. (Tesis de licenciatura en historia, Pontificia Universidad Católica de Chile).

- Kuntz, Sandra. 1995. Empresa extranjera y mercado interno. El Ferrocarril Central Mexicano, 1880-1907. México: El Colegio de México.
- Kuntz, Sandra y Paolo Riguzzi, (Coord.). 1996. Ferrocarriles y vida económica en México: 1850-1950. Toluca: El Colegio Mexiquense A.C.-Ferrocarriles Nacionales de México-Universidad Autónoma Metropolitana de Xochimilco.
- Kuntz, Sandra y Priscilla Connolly (Coord.). 1999. Ferrocarriles y obras públicas. México: Instituto Mora-El Colegio de Michoacán-El Colegio de México-Instituto de Investigaciones Históricas Universidad Nacional Autónoma de México.
- Kuntz, Sandra (Coord.). 2015. Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina. México: El Colegio de México.
- López, Mario J. et. al. 2016. Historia del Ferrocarril en Argentina. La política ferroviaria entre 1857 y 2015. Buenos Aires: Leguaje Claro Editora.
- Mantoux, Paul. 1961. The Industrial Revolution in the Eighteenth Century. An Outline of the Beginnings of the Modern Factory System in England. New York. Harper Torchbooks.
- Nisbet, Robert. 1998. Historia de la idea de progreso. Barcelona: Gedisa Editorial.
- Ortega, Luis. 1981. Acerca de los orígenes de la industrialización chilena, 1860-1879. Nueva Historia. Revista de Historia de Chile. Año 1, nº 2: 3-54.
- Ortega, Luis. 1992. El proceso de industrialización en Chile, 1850-1930. Revista Historia: 213-246.
- Ortega, Luis. 2004. Chile en ruta al capitalismo. Cambio, euforia y depresión, 1850-1880. Santiago: DIBAM-LOM.

- Ortega, Luis y Hernán Venegas. 2005. Expansión productiva y desarrollo tecnológico. Chile: 1850-1932. Santiago: Editorial Universidad de Santiago de Chile.
- Ortega, Luis. 2010. La política, las finanzas públicas y la construcción territorial. Chile 1830-1887. Ensayo de interpretación. Revista Universum, 25, Volumen 1: 140-150.
- Oppenheimer, Robert B. 1976. Chilean transportation development: The railroads and Socio-economic change in the Central Valley, 1840-1885. Tesis doctoral, University of California Los Angeles.
- Pinto, Julio y Luis Ortega. 1990. Expansión minera y desarrollo industrial: un caso de crecimiento asociado, Chile: 1850-1914. Santiago: Departamento de Historia. Universidad de Santiago de Chile.
- Sagredo, Rafael. 1999. Fuentes para la historia de los ferrocarriles del Estado. Chile, siglo XIX. Santiago: Informe de proyecto FONDECYT n°1990575.
- Schvaezer, Jorge y Teresita Gómez. 2006. La primera gran empresa de los argentinos. El ferrocarril del oeste. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Sanhueza, María Carolina. 2018. Por los caminos del valle central de Chile. El sistema vial entre los ríos Maipo y Mataquito, 1790-1860. Santiago: DIBAM.